

Cu zece 1927 în urmă...

Atletismul românesc din 1927

și până astăzi

— CATEVA CIFRE EDIFICATOARE —

Suntem la sfârșitul unui sezon și la începutul unui nou an sportiv. Ocazie nimerită pentru a în lumina cifrelor să examinăm realizările înfăptuite. Anchetă începută acum o lună și terminată mai zilele trecute, ne-a dat posibilitatea într-o destul de largă măsură să ne edificăm asupra progresului tehnic realizat de atleții noștri.

Din publicarea acelor cifre ne-am putut da seama de ceace s'a realizat în unele probe și de ce eforturi mai trebuiesc făcute pentru a ameliora clasa atleților noștri în alte specialități, concluzia care se desprinde și se împreună ca un imperativ categoric pentru viitor, este că federația, cluburile și atleții trebuie să muncească spre a ridica, pe deoparte, calitativ clasa atletismului nostru, care dacă a rămas bună pentru Balcani, este însă mediocră, pentru occident. Iar pe de altă parte, a găsi mijlocul spre a înmulți numărul practicantilor.

Că atletismul românesc este totuși într'un oarecare progres față de trecut, aceasta nimeni nu o poate contesta, iar cifrele pe care le prezentăm mai jos au darul să confirme aceasta.

Să ne întoarcem cu un deceniu înapoi, să răsfoim arhivele noastre și să vedem care era situația atletismului românesc în 1927 în comparație cu rezultatele din 1937.

Pentru a datele să oglindească și

mai bine situația reală, vom înfățișa cititorilor cea mai bună performanță înregistrată în 1927 și 1937 și cel de al zecelea rezultat obținut în acești ani în fiecare probă clasică.

Din datele pe care le prezentăm, cititorii își vor putea da seama că în spiritul situației se poate spune că nu diferă prea mult în 1937 față de 1927. Este drept, în 1927 România a avut un Peler într-o mare formă.

Începând de la 400 și până la 10.000 m. se observă un sensibil progres, mai puțin accentuat în cursa de 800 m. unde pe acele vremuri (1927) atletismul românesc posedă un Kabath în excelente condiții. La garduri, progres calitativ, mai puțin accentuat din punct de vedere cantitativ.

Surpriza o înregistrăm la înălțime, probă în care atletismul românesc odată cu dispariția lui, Rusu, Ștefan, Schopp, au decăzut.

După un deceniu, performanțele sunt mai slabe în 1937 ca cele obținute în 1927.

Această simplă constatare ne scutește de comentarii.

În celelalte probe care urmează, rezultatele sunt, după cum și cititorii vor putea să constate, superioare în 1937.

Iată acum și datele rigurose exacte și care oglindează cum nu se poate mai precis, situația atletismului românesc

	1927	1937
100 m :	10 s. 6.	10 s. 9.
	11 s. 4.	11 s. 4.
200 m :	22 s. 2.	21 s. 9.
	22 s. 8.	23 s. 6.
400 m :	52 s. 2.	49 s. 1.
	56 s. 4.	54 s. 5.
800 m :	2 m. 2 s. 2.	1 m. 58 s. 5.
	2 m. 12 s.	2 m. 10 s.
1500 m :	4 m. 24 s.	4 m. 10 s.
	4 m. 33 s. 6.	4 m. 30 s.
5000 m :	16 m. 46 s.	15 m. 37 s.
	17 m. 27 s.	17 m. 11 s.
10000 m :	37 m. 50 s. 2.	32 m. 46 s. 4.
	38 m. 4 s. 8.	37 m. 50 s.
110 m. g. :	16 s. 5.	15 s. 6.
	17 s. 8.	18 s. 6.
400 m. g. :	61 s. 8.	57 s.
	68 s.	61 s. 3.
Înălțime :	1.81	1.78
	1.71	1.70
lungime :	6 m. 60	6 m. 93.
	6 m. 21	6 m. 49.
prăjină :	3 m. 30	3 m. 79.
	3 m. 14	3 m.
triplu salt :	12 m. 93	13 m. 97
	12 m. 55	12 m. 57
greutate :	13 m. 71	14 m. 31
	11 m. 65	12 m. 29
disc :	43 m. 80	47 m. 57
	35 m. 90	36 m. 39
ciocan :	41 m. 46	45 m. 55
	25 m. 38	29 m. 14
suliță :	51 m. 42	60 m. 58
	45 m. 25	40 m. 34

C. MORTUN

Minunile secolului vitezei

UN PILOT DE 13 ANI

George Lebonteiller — elev în clasa patra la liceul din Contance.

Revista «Match» publică în ultimul său număr următorul interesant reportaj:

Un tânăr de 13 ani cu chiloși scurți, ca un mic wiking, este cel mai tânăr pilot din lume.

E un mic francez, un tânăr normand George Lebonteiller, elev în clasa patra la liceul din Contance.

Între două lecții de latină și matematici, el se repede pe aerodrom, sare iute în micul său Botez 60 și dacă timpul este favorabil, nu-și pierde vremea și decolează într'un mod impecabil.

Cinci minute după aceea îl găsim plutind printre nori, printre particulele albastre ale unui cer în general înnoirat.

Acestea sunt fapte de necrezut, dar adevărate.

UN TANAR PILOT

Am fost primul și singurul pasager al lui Georges Lebonteiller și

pot să afirm că odată în carlingă, orice teamă a dispărut din mine — uitând că mi-am încredințat persoana mea în mâinile unui astfel de copil.

Prin calmul și sângele rece și mai ales prin dibăcia sa, acest «pusti» îmi amintește de bătrânii piloți cu care am călătorit de multe ori contra vântului și a cicoanelor.

După acest sbor, ne-am putut da seama că veselia tânărului meu pilot nu provenea atât din reușita acestui sbor, cât din curajul și instinctul său minunat care-l animează în toate sborurile sale.

Perseverența sa a triumfat.

Încă depe băncile școlii, micul Georges manifesta aptitudini de pilot.

De multe ori, nervii săi îl trădau. Micul George nu avea încă 12 ani și știa să spună:

— Dece nu mi se permite să pilotez?

Sunt calm ca un bătrân pilot.



Iată pentru ce, după șase ore de sbor în dublu comandă, când pentru elevii piloți majori trebuia o reconfortare a puterilor, Georges Lebonteiller era sigur pe sine și

minuna piloții și pe ceilalți admiratori ai avionului.

Acestea se petreceau acum o lună. Șase ore de sbor în dublu comandă, erau executate în fiecare Joi și Duminică după amiază când George învăța să pilote.

Celelalte zile ale săptămânii erau dedicate studiilor de la școală — studii care nu trebuiau neglijate.

Trei săptămâni după aceea, Geor-

ge se lansase. Va face să se vorbească de el.

E un record în aviație și noi putem fi mândri de acest pilot micuț.

Dacă George Lebonteiller era american sau german el ar fi devenit un simbol al noii generații.

UN STRUNGAR ȘI UN PILOT

Mi-amintesc mult timp despre întâlnirea cu cel mai tânăr pilot din lume.

M'a frapat mult acest fapt — un copil de 13 ani și cu un așa sânge rece. Mi-am zis:

Ce frumos și reconfortant trebuie să fie pentru aviatorii francezi. Aș dori însă să știu dacă acest produsor de sboruri ar fi destul de apt să mă transporte ca pasager.

Telefonex din Paris.

Dela Contance mi se răspunde:

— Timpul nu e favorabil.

Insist: «doreș să sbor alături de pusti».

Și seara, pe o ploaie mărunță, debare într-o adorabilă vilă din Contance, sunt întâmpinat de un mărinimos bătrân, energie și sportivitate. Henri Meleux, șeful pilot al aeroclubului din Contance, de d. Lebonteiller, un om amabil și curtenitor și de fiul său, un copil de 13 ani cu părul blond, cu ochii albaștri.

E George. Îmi întinde mână cu timiditate: George Lebonteiller, 13 ani, 156 m., 54 kilograme, cel mai tânăr aviator din lume care mă va pilota.

Timpul era nefavorabil. Pesimismul meu creștea. Nu știu pentru ce, însă eu mi-l imaginam mai mare. Ce privire de băiat.

Un singur moment, — vă mărturisesc — în momentul acestui prim contact eu m'am îndoit de el, cîci 10 minute mai târziu eram definitiv cucerit.

Nu e nici gratia, nici gentilețea sa, ci calmul său și liniștea sa. Eram sigur și asigurat, liniștit și plin de calm. George Lebonteiller nu avea decât 13 ani, știam acest lucru — însă el avea școala marilor piloți. Nu mai aveam friegă că mă încredințasem lui.

Și a doua zi sburam împreună.

PRIMUL SBOR CU PRIMUL PASAGER

Iată-ne, deci, pe câmpul de aviație de la Lessay Contance. Se găsesc acolo tatăl lui George, președintele aeroclubului, d. Duliot, câțiva pri-

(Continuarea în pagina IV)

R. VIZANTI

Progresele reale ale rugbyului român

În anul 1937, rugbyul a avut momente de real progres și mai ales situațiile create prin activitatea din acest an, dau cele mai mari speranțe în ce privește viitorul acestui sport.

În afară de rugbyul a avut parte de o activitate liniștită, bazată pe competițiile sale obișnuite, în care duburile au depus maximum de efort iar rezultatele au ajuns să mulțumească pe deantregul conducerea respective.

Campionatul, cupa Bejan au fost apasajul Tennis Clubului Român, clubul care s'a afirmat ca cel mai puternic din rugbyul român.

Performanța realizată de verzi de a juca 17 meciuri la rând și a le câștiga la scoruri apreciabile, nu va fi ușor egalată în ara noastră.

Decanii au prezentat cea mai bună echipă și de altfel echipa națională s'a format pe scheletul echipei campioane.

Singura înfrângere din acest an, au înregistrat-o la sfârșitul sezonului, când au cedat Sportului Studențesc, în finala cupei Generali Gabriel Marinescu cu 3-0. Universitarii meritați o ceaștă revanșă pe terenul de joc ei fiind după verzi echipa cu cele mai justificate pretenții la titlu de fruntaș al rugbyului român. Victoria universitarilor din finala a reabilitat un club care în decurs de trei ani de zile nu reușeau o victorie asupra Tennis Clubului Român, Sportul Studențesc, alături de Tennis Club Român, formau baza rugbyului la noi. În situaținea de azi aceste două cluburi, dețin supremația.

În campionatul în curs locul prim este ocupat de Tennis Club Român la trei puncte distanță de eternii lor rivali, Sportul Studențesc și cu foarte mare greutate, campionii vor putea fi retrogradați dela titlu ce dețin.

Aceasta este situaținea din câmpul primei categorii, însă un fapt și mai îmbucurător este progresul realizat în câmpul categoriilor inferioare, în care cluburile I. A. R. și C. F. R. constituie baza rugbyului de mâine. Iar clubul Victoria prin progresele realizate asigură viața acestui orosit sport.

Trei cluburi cari dețin fruntea categoriilor inferioare, trei cluburi în care sportul cu balonul oval își poate toate nădejdlile.

Încheem aceste rânduri, în care vorbim de rugbyul indigen, cu mulțumirea că activitatea din anul 1937 a decurs în cea mai perfectă ordine și sub cele mai promițătoare auspicii.

I. POPA



Dar activitatea internațională a rugbyului dă dreptul să primim cu multă încredere anul 1938.

În anul ce trece, am avut vizita naționalei italiene, și matchul nu lăsa la O. N. E. F. a însemnat un mare succes, dacă ținem seamă de condițiile vitre în care echipa noastră a trebuit să fie formată, condiții în care conducerea nu poate avea nici o vină.

A venit însă toamna acestui an, și echipa noastră națională a luat parte la campionatul european, unde a înregistrat prima victorie internațională a noastră asupra Olandei, la un scor ce se spune mult. Nici presa franceză nu a știut să-și explice acest rezultat, decât în ziua când echipa noastră în fața Franței a realizat una din performanțele cu care nici Germania nu se poate lăuda de multe ori. Învingi cu 27-1 într'un match în care nu ne-am arătat depășiiți cu mult, realizând astfel cel mai frumos rezultat ce

conjur pe care îl dăm mai la vale, lăsând pe altă dată, — și asta cât de curând — o serie de lămuriri necesare, arătând motivele care au stat la baza alegerii noastre a o-razelor de străbătut și de ce am fixat astfel etapele.

Iată proiectul nostru, care, nu ne îndoiim va corespunde în mare parte, cu trasul pe care-l va fixa, în curând F. R. S. C. U. l.

Etapa 1 București—Pitești.

Etapa 2 Pitești—Craiova.

Etapa 3 Craiova—T. Severin.

Etapa 4 T. Severin—Reșița.

Etapa 5 Reșița—Timișoara-Arad.

Etapa 6 Arad—Oradea.

Etapa 7 Oradea—Cluj.

Etapa 8 Cluj—Sighet.

Etapa 9 Sighet—V. Dornei.

Etapa 10 V. Dornei—Cernăuți.

Etapa 11 Cernăuți—Botoșani.

Soluții și sugestii în pragul unui nou an ciclist

de Emil Iencek

să se mai moaie, iar dacă cineva ar obiecta că sunt și zile de caniculă replicăm dinainte: nu ciclist care a bătu drumurile în lunie și în iulie nu se mai teme de... caniculele de care se mai teme unii dirigitorii când stau la masă și fac proiecte pentru marea alergare.

Și apoi ce să zică bieții franțuji, în Iulie, când coboară în Sud, cu câteva grade de latitudine sub latitudinea țării noastre?

Iar ca ultim argument: începutul lui Septembrie corespunde, în unele regiuni, cu o perioadă de ploii intermiabile, de toamnă prematură.

Au dovedit-o, cu prisosință, ultimii ani.

ETAPE SCURTE

Experiența precedentelor 3 ediții a prilejuit concluzia: etape scurte și doar 2, 3 sau 4, care să atînsă

sau să depășească chiar cifra 200 km. Această întrucât n'avem drumuri asfaltate sau în stare prea bună ca să fixăm etape lungi. Care, pe majoritatea drumurilor noastre, devin niște plimbări «în corpore» monotone, tărăgănate, cu medii infame și aspect de «pohod» la Sibîr.

Deci etape scurte, adică între 120-160 km. și, fără îndoială, că vom asista la răboiri acerbe și medii, — ca un corolar firesc, — ridicate.

Credem că nu mai e nevoie de vreo explicație în plus ca să demonstrăm că alergătorii știind că au puțin de mers sunt mai activi, mai «bătăioși». Și noi de spectacol și medii mari avem nevoie.

TRASEUL TURULUI

Independent de ce va decide forul de specialitate noi am trasat, un proiect de parcurs pentru marea în-

Etapa 12 Botoșani—Iasi.

Etapa 13 Iasi—Huși-Bărlad.

Etapa 14 Bărlad—Focșani.

Etapa 15 Focșani—R. Sărat-Brăila.

Etapa 16 Brăila—Tulcea.

Etapa 17 Tulcea—Constanța.

Etapa 18 Constanța—Siliștea.

Etapa 19 Siliștea—Oltenița-Buc.

Într'un număr viitor vom publica kilometru etapelor precum și zilele de repaus.

CE TREBUE FACUT ÎN VEDEREA TURULUI

Ne place să credem că cei în drept au și început (sau dacă n'au început încă vor face-o cât de curând), lucrările migăloase premergătoare «Turului».

Coroșondența cu străinătatea, fixarea condițiilor de participare a cicliștilor străini, precum și tratativele cu orașele respective pentru punerea la punct a încartirurilor, la sfârșitul etapelor, etc., sunt lucrări care cer timp pentru ca regia să nu lase nimic de dorit.

Într'un apropiat articol vom arăta stadiul în care se află aceste lucrări.

PROGRAMUL PE 1938

Iată punctul cel mai dificil, de el

depinzând forma băieților în vederea marelui alergări.

Înainte ca grupările să-și fi trimis programul respectiv supunem punctul nostru de vedere. Care, fără să ne facem un punct de laudă, îl considerăm ca fiind cel mai nimerit.

Iată-l.

CURSE MULTE ȘI MARI

Subtitlul acesta vorbește singur și poate pricepe oricine că dacă ai de gând să mergi trei săptămâni, zi de zi, trebuie să te antrenezi să te pregătești «ad-hoc».

Cu alte cuvinte noi ar trebui să ne gândim serios să organizăm numai curse peste 150 km. și cât mai dese pentru a putea oferi băieților prilejul să activeze intens, forma venind astfel dela sine. Nici o Duminică să nu rămână fără alergări. «Relache»-urile sunt dezastruoase. Se pierde continuitatea și asta costă enorm.

Alergările lungi să înceapă chiar din primele zile ale lui Aprilie și să nu conțină decât în ajunul «Turului».

(Continuarea în pag. IV-a)

«Cronos își încrustează pe răbojul uriașei sale existențe un nou semn. Cu alte vorbe, mai de specialitate, asta înseamnă că se pregătește să porceadă într-o nouă etapă», cam mărioasă, de 365 zile (adică kilometri) după ce, a-bia, sfârșește o alta de tot atîția kilometri, dintr'o cursă interminabilă, gigantică.

Tot astfel și pedala intră într'un nou an, începe o nouă etapă, «premieră» stagiunii 1938 nefiind prea departe.

Cu acest prilej, al sfârșirii unui an vechi și sărbătorirea celui nou, se obișnuiește, în presa sportivă, să se facă dări de seamă asupra activității pe anul expiat.

Noi vom însemna, aci, o serie de chestiuni tehnice, elaborând soluții pentru remedierea greșelilor făcute, pentru îndreptarea punctelor slabe, precum și câteva propuneri în vederea noului sezon, care, să sperăm, va răscumpăra aneemia defunctei stagiuni.

Facem aceste propuneri, scriem rândurile de mai jos, dintr'o masivă convingere că se va găsi cineva în conștientul pedalei noastre, care să dea ascultare acestor rânduri, pornite din obiectivă observație, din cunoștințe că-

pătate dealungul ultimilor ani de prefacere al ciclismului; și că, măcar de data asta, cele scrise de noi, vor găsi ecoul cuvenit și nu se vor pierde, ca niște simple vorbe festive și ocazionale, cu o valoare relativă, înghițite de obișnuitele chiothane sărbătorești.

TURUL ROMÂNIEI 1938

Începem acest punct, — firește cel mai important, — întrucât el constituie, în esență, toată activitatea ciclistă a unui an, este linia culminantă a oricărui alergător, celelalte alergări, restul manifestățiunile nefiind altceva decât prejoase anexe pentru desăvârșita punere la punct a evenimentului care va răscoli iar țara în lung și'n lat. Dar cum «Turul României» constituie el însuși o mare și grea problemă, s'ar fi convenit ca data desfășurării să fi fost deja fixată și apoi să se ceară — după cum prea bine consemna zilele trecute colegul r. e. d., — grupărilor programul respectiv.

Considerăm că-i o simplă scăpare din vedere și că, foarte curând, forul de specialitate va hotărî data competițiunii.

Noi sugerăm: luna August.

Am propus luna August ca fiind cea mai puțin ploioasă, iar arșita începând